

Initiatives ministérielles

viaire. Les CFIL ont besoin de la souplesse d'exploitation que leur permet, au Québec du moins, la réglementation provinciale.

Cette tentative du fédéral risque donc de décourager la création de CFIL et d'en limiter le nombre. Il faut bien comprendre que chaque CFIL est un tronçon qu'on a sauvé de l'abandon. Si le gouvernement entrave le développement des CFIL, une plus grande partie du réseau ferroviaire québécois et canadien sera abandonnée. Nous proposerons donc que ne soient déclarés à l'avantage du Canada que les ouvrages interprovinciaux du CN et de ses filiales, à l'exclusion donc de ceux qui sont entièrement situés à l'intérieur des provinces.

J'en viens à présent à l'intention manifestée par le ministre d'acquiescer et de vendre séparément les actifs du CN qui ne sont pas liés au réseau ferroviaire, tels que AMF, entreprise québécoise. Cette société occupe quelque 1 300 personnes, dont l'emploi pourrait être menacé par la rupture de son lien avec CN. L'article 6 du projet de loi permet au ministre d'ordonner au CN, tant qu'il est société d'État, de lui transférer de tels biens. Nous proposons en amendement qu'avant de céder ces entreprises, le ministre, pour protéger les emplois, vérifie leur viabilité et prenne des mesures, si nécessaire, pour assurer ceux-ci.

J'en viens à la conclusion. Tout en approuvant le principe de la privatisation du CN, le Bloc québécois ne peut s'empêcher de constater que cette opération, loin de s'inscrire dans le cadre d'une politique ferroviaire centrée sur les besoins de l'économie, obéit à l'objectif strictement budgétaire de rapporter le plus vite possible de l'argent au gouvernement. Ce n'est pas une opération rationnelle, c'est la vente de feu d'un régime aux abois.

• (1225)

Harcelé par ses créanciers, l'oeil rivé sur la cote de Moody's, le régime fédéral met en vente publique un des fleurons de la Couronne, un des bijoux de notre patrimoine parce qu'il a désespérément besoin de sous pour payer les intérêts de la dette que sa folle gestion, depuis 20 ans, a accumulée sur nos épaules. Il n'y a rien d'autre à faire, certes, mais quel aveu d'échec.

Nous assistons, ahuris par tant d'impéritie, abasourdis par notre malheur d'être menés par d'aussi piètres dirigeants, au crépuscule d'un régime qui eut son heure de gloire avant que notre actuel premier ministre ne commence, voici quelque 20 ans, sous un gouvernement où il était ministre des Finances, à creuser cette tombe béante qu'est notre dette nationale, tombe où le revenu de la vente du CN ne sera rien d'autre qu'une pellette de terre.

Comment, devant cette faillite, résister à la tentation de comparer l'État fédéral canadien à un père de famille qui, accablé de dettes par sa prodigalité et son imprévoyance passées, est obligé aujourd'hui de vendre les meubles et l'argenterie pour payer les traites de la maison familiale? Étonnez-vous, après cela, monsieur le Président, que nous, Québécois, voulions sortir au plus tôt de cette maison?

[Traduction]

M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, durant mon premier discours à la Chambre, j'ai déclaré que je n'étais pas ici pour m'opposer uniquement par principe et que, si le gouvernement présentait de bons projets de loi, je serais le premier à l'en féliciter. J'ai aussi déclaré que, si je croyais qu'un projet de loi n'était pas adéquat, je proposerais des façons constructives de le remplacer par de meilleures mesures législatives. Ces deux remarques s'appliquent dans le cas du projet de loi C-89.

Il ne fait aucun doute que le but premier de ce projet de loi, soit de privatiser le CN, est excellent. C'est une mesure que le Parti réformiste préconisait déjà bien avant les élections. J'ai parlé fermement en faveur de la privatisation durant les audiences du comité des transports, lorsqu'il a été question du concept NEWCO, et à nouveau durant ma présentation devant le groupe de travail entièrement libéral qui a étudié le dossier de CN Rail.

Le ton des discussions entre les membres de ce groupe de travail libéral a fait naître en moi une certaine inquiétude; j'ai craint qu'il ne favorise pas la privatisation de CN Rail. Je suis heureux de voir que le gouvernement a finalement choisi la bonne direction. Mieux vaut tard que jamais.

Conformément à la première partie de mon premier discours, je félicite le gouvernement d'avoir adopté une autre politique du Parti réformiste. Toutefois, comme ils semblent toujours le faire lorsqu'ils adoptent les idées ou les politiques du Parti réformiste, les libéraux ont encore une fois dépouillé nos idées de leur gros bon sens en mettant leur griffe dessus. Cela m'amène à la deuxième partie de mon premier discours, soit aux suggestions constructives quant à ce qu'il faudrait faire pour transformer un concept mal formulé en une réalité viable.

Le Parti réformiste appuiera le projet de loi C-89 en première lecture, de façon à ce qu'il puisse être envoyé au Comité où, j'espère, le gouvernement sera aussi réceptif aux amendements nécessaires pour que cette mesure législative fonctionne logiquement et honnêtement, qu'il l'a été à notre idée sur le principe. En appuyant le projet de loi en première lecture, je peux garantir à la Chambre que c'est le principe et non le contenu que nous approuvons.

En ce qui concerne le contenu, il y a de nombreux problèmes que j'exposerai en comité. Il y a en particulier le pouvoir sans réserve du ministre de réduire ou même d'éliminer la dette du CN. Il y a là une catastrophe en puissance, à la fois pour les contribuables canadiens et pour le secteur du transport ferroviaire. Si le ministre n'envisage de faire ce qui est raisonnable, il ne devrait pas s'opposer à ce que des restrictions figurent dans le projet de loi pour le confirmer. S'il prévoit d'aller au-delà du raisonnable, alors il faut l'en empêcher.

Dans le même domaine, il y a la question des biens immobiliers du CN qui sont séparés de la partie ferroviaire qui sera vendue. La vente de ces biens devrait être la méthode principale de réduction de la dette de la compagnie. Cette vente devrait se faire au secteur privé. Une compagnie appartenant aux contribuables ne doit pas être vendue à un ministère du gouvernement,